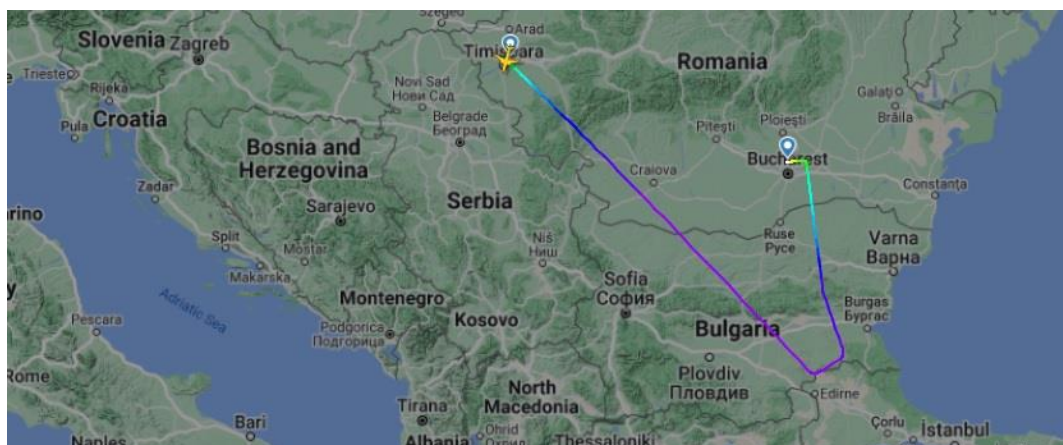


“CAPTAIN INCAPACITATED”

25 marzo 2023, il Boeing 737 della Tarom (1) con 184 passeggeri a bordo sta volando sulla rotta fra Timisoara (Romania) e Hurghada (Egitto) quando al controllo bulgaro viene richiesto un atterraggio di emergenza in quanto il capitano si sente male. Il velivolo era decollato alle 16.28 ora locale, si trovava a 37.000 piedi in territorio bulgaro, quando improvvisamente il secondo pilota decideva di dirottare su Bucarest a causa del “captain incapacitated”.



L’atterraggio a Bucarest è avvenuto alle 17.48 ; dai dati di *FlightRadar24* appare che lo stesso velivolo è poi ridecollato alle ore 19.11 per Hurghada. Non è dato sapere chi si è messo al posto di guida del capitano incapacitato il quale ha un’età di 34 anni ed è stato ricoverato in ospedale.

Sui *social* l’incidente ha riaperto il caso, sempre attuale, dei voli con un solo pilota a bordo.

In merito va annotato come il progetto/programma di far volare gli aerei di linea con un solo pilota, proceda senza soste. E’ dello scorso mese, febbraio, l’annuncio delle autorità europee di regolamentazione dell’aviazione (EASA) le quali pur escludendo una accelerazione del settore per consentire agli aerei di essere equipaggiati da un solo pilota entro il 2030, ha però dichiarato che sta valutando la possibilità di autorizzare un’operatività limitata con una sola persona per alcune tipologie di voli già nel 2027. Secondo queste ultime notizie il regolatore sta valutando la proposta dei costruttori europei di aerei Airbus SE e Dassault Aviation SA di consentire il volo in solitaria nella fase di crociera, meno impegnativa del decollo e dell’atterraggio, quando almeno due piloti dovrebbero comunque essere presenti nella cabina di pilotaggio.



Ovviamente il procedere per gradi è il minimo che si si attende da chi dovrebbe avere quale primo obiettivo la sicurezza del volo; prima ancora della economicità delle prestazioni.

Il progetto prevede limitazioni come il divieto per i piloti con condizioni mediche o con un numero insufficiente di ore di esperienza di essere soli in cabina di pilotaggio, ha dichiarato (2) Andrea Boiardi, dirigente dell’Agenzia dell’Unione Europea per la Sicurezza Aerea, EASA. L’industria aeronautica vuole che il volo in solitaria contribuisca ad alleviare la difficile carenza di manodopera, poiché l’allentamento delle

norme consentirebbe ai piloti di riposare durante i viaggi a lungo raggio senza che vi siano sostituiti a bordo. Tuttavia, Boiardi ha affermato che una precedente proposta dell'industria di volare totalmente con un solo pilota entro il 2030 era "assolutamente non realistica", perché l'automazione non era abbastanza avanzata e il volo in solitario richiedeva un livello di sicurezza equivalente alle operazioni esistenti. Va da se che crociera o non crociera il piano necessiterà dell'approvazione dell'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile delle Nazioni Unite, delle singole compagnie aeree e dei loro sindacati di piloti. L'agenzia delle Nazioni Unite dovrebbe iniziare a presto la discussione dell'argomento.

Nell'ambiente si da ormai per scontato che per i regolatori è solo questione di tempo. Essi sono in attesa che i velivoli divengano controllabili da terra, alla pari di quanto avviene oggi con i droni, dopodichè ben difficilmente si potrà fermare la riduzione del numero delle persone presenti nel cockpit. E non è certo un caso che Boiardi nell'intervista di cui sopra, ha dichiarato che solo gli aerei più avanzati, dotati di un livello di sicurezza superiore a quello richiesto dagli standard minimi di certificazione, potrebbero essere utilizzati per il volo in solitaria in crociera. Tra questi ci sarebbero gli Airbus A350 e verosimilmente i Boeing 787 e 777X. Ciò vorrà dire anche che tutti i nuovi velivoli che usciranno dalle catene di montaggio a partire da una certa data dovranno essere dotati della nuova tecnologia e potranno pertanto essere operativi con le nuove normative sul numero piloti presenti in cabina.

Michael O'Leary ben 13 anni orsono, eravamo nel 2010, aveva annunciato il suo completo appoggio all'idea (3):



E tenendo conto che il primo comandamento di Ryanair è stato da sempre quello del risparmio, non ci si poteva attendere altrimenti.

Sullo scottante argomento abbiamo dedicato precedenti Newsletter a cui rimandiamo i lettori che volessero ampliare la conoscenza. (4)

- (1) Boeing 737-82R (YR-BGK) c/n 63702
- (2) <https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/european-regulator-rules-out-single-pilot-flying-by-2030-2023-02-06/>
- (3) <https://spectrum.ieee.org/ryanair-boss-i-want-only-one-pilot-in-the-cockpit>
- (4) Vedi in merito: "Volereste su un aereo senza pilota?" Newsletter del 29 giugno 2018. Inoltre: "Ci stanno riprovando" Newsletter del 26 novembre 2022

Elenco Newsletter emesse nel 2023 (scaricabili dal nostro sito)

| | | |
|---------|---|-------------|
| NL01/23 | Laptop a fuoco in cabina | 1 gennaio |
| NL02/23 | I dirottamenti ad aerei Alitalia | 10 gennaio |
| NL03/23 | L'American Airlines e i fumi tossici a bordo | 13 gennaio |
| NL04/23 | Il primo incidente dell'anno | 13 gennaio |
| NL05/23 | Attentati ad aerei di linea: quando l'eplosivo è poco | 21 gennaio |
| NL06/23 | Le insidie negli accordi dei cieli | 10 febbraio |
| NL07/23 | L'attendibilità dei testimoni di incidenti aerei | 12 febbraio |
| NL08/23 | I nuovi "UFO" | 16 febbraio |
| NL09/23 | La <i>neverending</i> story dei DC3 | 21 febbraio |
| NL10/23 | MH370 e il documentario Netflix | 15 marzo |
| NL11/23 | Gli sviluppi del caso Mattei | 23 marzo |
| NL12/23 | Un anno fa, China Eastern 5735 | 28 marzo |

www.air-accidents.com

E'uscito:



info@ibneditore.it

Nel corso del 2022 abbiamo prodotto 61 Newsletter riguardanti la sicurezza del volo. In pratica una newsletter ogni settimana. Se avete amici, conoscenti interessati a ricevere le nostre Newsletter, fateli contattare al seguente indirizzo email :

antonio.bordoni@yahoo.it

e provvederemo ad inserirli nella nostra mailing list. **Il servizio è gratuito.** Specificare se si è interessati al settore marketing/industria aviazione commerciale: www.aviation-industry-news.com

o alla sicurezza del volo:

www.air-accidents.com

E' possibile richiedere l'inserimento a entrambi i servizi.